



PROVINCIA DI FERRARA

SETTORE LAVORI PUBBLICI, PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E MOBILITÀ

r_emiro.Giunta - Prot. 08/03/2024.0249653.E Copia conforme dell'originale sottoscritto digitalmente da CAPOZZI LUCA

Protocollo 7038 del 08/03/2024

Classificazione 016.008.001

Fascicolo 2023/9

Spett.le Arpae-SAC Ferrara

Unità Autorizzazioni complesse ed energia

c.a. Responsabile dott. geol. Gabriella Dugoni

PEC: aoofe@cert.arpa.emr.it

Spett.le Regione Emilia-Romagna

Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale

PEC: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

Oggetto: COMUNE DI PORTOMAGGIORE – VIA PER ‘IMPIANTO PER LA PRODUZIONE DI FERTILIZZANTI DA FANGHI DI DEPURAZIONE”, AI SENSI ART. 27 BIS D.LGS. 152/2006 E ART. 15 L.R. 4/2018, PROPONENTE CENTRO AGRICOLO AMBIENTE "G. NICOLI". CONTRIBUTO ALLA CONFERENZA DI SERVIZI DECISORIA DEL 07/03/2024. RIF.: VS. CONVOCAZIONE C. DI S. - 1^ SEDUTA DECISORIA - 135399 DEL 12.02.2024 (NS. PG 4011 DEL 13.02.2024).

Con la presente, su richiesta dell'autorità procedente, si fornisce un contributo scritto relativamente a quanto anticipato da questo Ente nella seduta di Conferenza di Servizi decisoria svoltasi il giorno 07/03/2024.

Dall'esame della documentazione non risultano integrazioni/approfondimenti relativamente all'ammaloramento attuale della SP 48 e al peggioramento delle condizioni dovuto ad un aumento del traffico pesante e alle soluzioni da adottare per ridurne l'impatto.

Protocollo 7038 del 08/03/2024

PEC: provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it

<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po





Inoltre, in riferimento alle proposte di installazione di un impianto semaforico sull'incrocio della SP48 Rangona con Via Fiorana e l'imposizione di un limite massimo di velocità pari a 30 km/h per i mezzi pesanti all'interno del centro abitato di Bando sulla SP48, non si ritengono idonee a sopperire al disagio causato ai residenti dall'aumento di pericolosità del tratto stradale, di inquinamento atmosferico e acustico e delle vibrazioni.

La problematica connessa al traffico indotto, emersa da più parti nella fase istruttoria, è stata altresì inquadrata nella richiesta di integrazioni/approfondimenti della Provincia nel più ampio quadro di valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale dell'intervento proposto.

Nella relazione integrativa (RE.IN02) sono argomentate le risposte, rispetto a quanto richiesto, rimandando altresì all'All. 3.2 che integra il cap. 2 "*Quadro programmatico*" del Rapporto Ambientale/ValSAT.

Rimangono sostanzialmente invariante le **valutazioni sugli impatti** e i connessi approfondimenti.

In proposito si evidenzia che, come emerso anche dai contributi degli Enti convocati in CdS, le valutazioni sugli impatti non risultavano coerenti con le criticità rilevate in merito alla sostenibilità del traffico indotto: al riguardo nella documentazione si legge che "*l'impatto sul traffico può essere considerato trascurabile*".

Sempre in riferimento alle **criticità connesse all'aumento del traffico indotto** e alla **verifica di coerenza con il titolo IV del PTCP (Sistema delle infrastrutture per l'accessibilità/mobilità)**, la risposta si limita a ricordare che "*l'area in progetto è stata dichiarata idonea quale sede per l'attività di stoccaggio fanghi di depurazione (v. procedimento di Screening conclusosi con esonero da ulteriore procedimento di VIA – D.G.R. n. 238 del 05/08/2005) e per tale motivo acquisita nella disponibilità del Proponente*".

Viene altresì richiamato l'atto citato laddove recita "[...] *dal punto di vista programmatico il progetto non risulta in contrasto con gli strumenti programmatori e pianificatori di ordine sovracomunale (PTCP, PPGR)*".

Di fatto non si dà risposta alla richiesta che, tra l'altro, non parla di *contrasto con gli strumenti programmatori e pianificatori di ordine sovracomunale* bensì della necessità di condurre valutazioni/approfondimenti connessi alla esigenza di garantire la sostenibilità ambientale e territoriale dell'intervento.

Val la pena evidenziare, inoltre, che il titolo IV delle norme del piano provinciale, è stato introdotto con variante specifica al piano provinciale (2018), **più di 10 anni dopo** il provvedimento di screening richiamato dal proponente, peraltro relativo ad un **progetto preliminare di attività diversa** da quella in esame.

L'adeguamento del piano provinciale sul tema delle infrastrutture per l'accessibilità/mobilità degli insediamenti rispondeva all'esigenza di far fronte a nuove e sempre più pressanti problematiche connesse allo sviluppo degli insediamenti (oltre che recepire il quadro normativo sopravvenuto, teso ad assicurare la sostenibilità ambientale e territoriale delle trasformazioni).

Protocollo 7038 del 08/03/2024

PEC: provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it

<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386





L'esigenza di qualificare l'accessibilità territoriale e le infrastrutture per la mobilità è dunque confluito nel PTCP (con la variante cit.) nell'obiettivo generale (dichiarato) di garantire uno sviluppo integrato, equilibrato e sostenibile del territorio e salvaguardare l'efficienza tecnica delle infrastrutture per la mobilità di competenza.

A titolo di esempio, all'art. **28 octies**, il piano riconosce il ruolo di assi strategici *“agli archi che compongono la Grande Rete Provinciale e la Rete di Base Provinciale”*, e fissa le regole per la sua rigorosa salvaguardia. Al fine di *“garantire che non avvenga la progressiva erosione delle prestazioni funzionali dei tracciati”*; nelle direttive alla pianificazione comunale si dispone di *“escludere nuovi sviluppi insediativi che in forme diffuse e/o in modi non adeguatamente attrezzati si appoggino funzionalmente a questi ultimi [tracciati].”*

Tali criteri di salvaguardia valgono anche, sia pure in misura meno assoluta, per la Rete Provinciale Locale che copre relazioni secondarie.

Ed inoltre, tra i criteri definiti dal piano provinciale (art. **28 ter decies**, co. 2) risulta che *l'ampliamento di aree produttive esistenti o la previsione di nuove aree può avvenire [...] se i relativi ambiti risultano collegati alla rete stradale primaria ed al sistema della viabilità autostradale e superstradale attraverso tratti di viabilità adeguati e comunque non interessanti ambiti urbanizzati di carattere non produttivo”*.

La **Valutazione delle ragionevoli alternative localizzative** dovrebbe assumere anche tali contenuti mentre, nelle argomentazioni a risposta delle richieste formulate, si argomenta sugli elementi a giustificazione della localizzazione scelta (distanza dagli abitati e/o zone sensibili, centralità rispetto all'ambito agreste e alle aree rurali contermini a cui asservirsi...) senza, di fatto, valutare fattivamente (con elaborati dimostrativi) alcuna alternativa anche in riferimento, ad esempio, al **criterio localizzativo del PRBB, cap. 12.4**, che dispone *“In via generale gli impianti di trattamento dei rifiuti inclusi gli impianti di recupero dei rifiuti sono, invece, preferibilmente da localizzare all'interno delle aree già urbanizzate a prevalente destinazione produttiva [...]”*. La risposta fornita al riguardo si limita ad evidenziare che il criterio del piano regionale *“deve essere considerato come preferenziale e questo non sottintende l'esclusione di una possibile localizzazione di impianti di recupero e trattamento rifiuti al di fuori delle suddette aree”* e che non sussistono elementi escludenti alla localizzazione.

Il tenore delle risposte e il contenuto delle integrazioni fornite sui temi sopra richiamati non risulta utile ad una adeguata valutazione della sostenibilità del progetto, rispetto al contesto territoriale e ambientale, e ad esaminare alternative più sostenibili suggerite dalla pianificazione regionale, provinciale e comunale sulla base anche delle rispettive ValSAT.

Concludendo, esaminate le integrazioni presentate e ritenute le stesse non complete rispetto a quanto richiesto, permane la necessità di acquisire gli approfondimenti in merito alle criticità già rilevate (dalla Provincia e da altri Enti) come sopra argomentato.

Da ultimo, alla luce dei contenuti della Relazione urbanistica redatta dall'Unione Valli e Delizie circa la **coerenza con elementi di carattere storico testimoniale – edifici rurali tipologicamente distintivi -**,

Protocollo 7038 del 08/03/2024

PEC: provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it

<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po





PROVINCIA DI FERRARA

SETTORE LAVORI PUBBLICI, PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E MOBILITÀ

si evidenzia che le norme del PUG sulle trasformazioni di tali elementi costituiscono riferimento per la verifica di rispondenza agli obiettivi di tutela sanciti dal PTCP in quanto attuative della pianificazione sovraordinata, come disposto dall'art. 24 co. 4, ove si legge che *“Per le altre categorie di beni storico-testimoniali, elencate alle lettere da c) ad m) del precedente primo comma, è fatto obbligo ai Comuni di individuare, nei Piani Regolatori Generali e loro varianti generali, tutti i singoli relativi oggetti e di dettare le specifiche prescrizioni di tutela, necessarie alla conservazione del singolo oggetto e/o immobile e del suo ruolo nel sistema territoriale di riferimento”*.

Ferrara, 08/03/2024

IL DIRIGENTE
CAPOZZI LUCA

Documento informatico firmato digitalmente

Protocollo 7038 del 08/03/2024

PEC: provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it

<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po

